

Gilberto Calcagnotto (Hamburg)

Curitiba: gebrochene oder anbrechende Utopie?

Curitiba, Landeshauptstadt des Bundesstaates Paraná im Süden Brasiliens, erlangte in den letzten Jahren weltweite Berühmtheit. Die Superlative häuften sich:

- «Eine der angenehmsten Städte der Welt» (Arthur Eggleton, früherer Oberbürgermeister von Toronto),
- «Ökologische Metropole, die auch anderen Städten ein Zukunftsmodell bietet» (Albert Appleton, Umweltdezernent der Stadt New York),
- «Modellstadt nicht nur für die Dritte Welt, sondern auch für die Erste» (Michael Cohen, Abteilungsleiter für Stadtentwicklung an der Weltbank).¹

Dennoch bleibt Curitiba eine Stadt der Dritten Welt. Straßenkinder machen aus der Straße eine informelle Einnahmequelle, Autofahrer beachten hier ebenso wenig wie sonst in der Dritten Welt das Rotlicht der Ampeln, Elendsviertel signalisieren auch hier das Mißverhältnis zwischen Wohnungsbedarf und Wohnungsangebot:

- 7 % der 1,3 Millionen Einwohner Curitibas wohnen in unregelmäßigen Stadtrand- und Elendssiedlungen, eine Folge der drastischen Bevölkerungszunahme in den 60er und 70er Jahren, als die Bevölkerungszahl von 345 000 (1960) auf 1 025 000 (1980) sprang, um sich in den 80er Jahren auf dem hohen Niveau von 1 315 000 zu stabilisieren. Mit 1,976 Millionen Einwohnern auf einer Fläche von 8 736 Quadratkilometern ist die Bevölkerungsdichte im Großraum Curitiba nicht besonders hoch, im Gegensatz zu der der Stadtfläche, die mit 1,23 Millionen auf rund 430 Quadratki-

¹ Alle Zitate aus Gomes / Silva 1993: 68.

- lometern an die von Los Angeles mit 11,5 Millionen Einwohnern auf 5 300 Quadratkilometern heranreicht.
- 39 % der Wohnungen verfügen 1995 über keinen Anschluß an die städtische Kanalisation. Dies ist ein Prozentsatz, der mit dem von Belo Horizonte oder São Paulo durchaus vergleichbar ist.²
 - 1 von 49 Kindern stirbt vor Vollendung des ersten Lebensjahres (in Porto Alegre nur 1 von 80 Kindern).
 - Ein Fünftel der schulpflichtigen Kinder ist nicht eingeschult (mehr als in Belo Horizonte).
 - Mehr als 700 Personen sterben jährlich infolge eines Verkehrsunfalls, eine Rekordzahl unter den brasilianischen Metropolen.

Verdient Curitiba trotzdem die Bezeichnung einer Modellstadt? Um diese Frage gebührend zu beantworten, wäre es nötig, umfassendere Informationen als die mir zur Verfügung stehenden heranzuziehen, und zwar insbesondere in Hinblick auf die Lebensqualität in der Stadt wie auch hinsichtlich des Grades an politischer Partizipation der Bevölkerung. Für drei Probleme einer modernen Stadt scheint Curitiba jedoch Lösungen eingeleitet zu haben, die durchaus als modellhaft gelten können. Gemeint sind hier ihr integriertes Verkehrsnetz (*Rede Integrada de Transportes RIT*), ihr Müllsortier- und -sammelsystem und ihr Stadtentwicklungsplan (*Plano Diretor*).

Das Integrierte Verkehrsnetz

Paradoxerweise ist das Transportsystem für diese, von so hohen Ziffern an Verkehrstoten geplagte Stadt zum Aushängeschild Nr. 1 geworden. Dieser scheinbare Widerspruch kann erst aufgelöst werden, wenn man den – an sich perfekten – Verkehrsleitplan vor dem Hintergrund der in der brasilianischen Kulturtradition tief verwurzelten Diskrepanz zwi-

² Prefeitura 1995: 4.

schen Diskurs und Praxis ansieht. Dieser Leitplan wurde seit Mitte der 1960er Jahre entwickelt und ab 1970 umgesetzt, um die Entwicklung der Stadt entlang dreier sogenannter «Strukturachsen» (Nord-Süd, Ost-West und Boqueirão) zu ermöglichen. Den Strukturachsen wurde ein Drei-Straßen-System zugeordnet: In der Mitte eine vierspurige Straße mit einer zweibahnigen exklusiven Busspur und zwei Einbahns Spuren für den langsamen Autoverkehr; parallel zu dieser Zentralstraße verlaufen zwei Einbahnstraßen für den Schnellverkehr in bzw. aus Richtung Stadtmitte.³ Hierbei wäre der Frage nachzugehen, ob bei der Planung insbesondere dieser Schnellstraßen auf die Belange der Verkehrssicherheit und insbesondere auf die Praxis der Fußgänger hinreichend Rücksicht genommen wurde/wird. Angesichts der hohen Anzahl von Verkehrstoten scheinen Zweifel durchaus angebracht. Vielleicht zeigt sich hier eine der gravierendsten Schwächen eines sozial-technokratischen Regierungsstils, dem zumindest in der Planungsphase der «grüne Tisch» mehr gilt als die politische Partizipation.⁴

Auf der anderen Seite aber stellt dieser Leitplan das Grundgerüst für das seit 1974 von Oberbürgermeister Jaime Lerner eingeführte Busverkehrssystem, das wegen seiner hohen Effizienz weltweite Anerkennung erlangte. Zunächst entstanden die exklusiven Busspuren in einer Länge von 20 Kilometern mit acht Linien roter Busse. Hinzu kamen bis Ende der 70er Jahre die orangefarbenen Zubringerbusse für weiter entfernte Stadtrandviertel, die grünen Verbindungsbusse, die die Stadtviertel untereinander um die Stadtmitte herum verbinden, sowie die Integrationsbahnhöfe. Damit waren alle Elemente vorhanden, die die Einrichtung eines integrierten Verkehrsnetzes ab 1980 erlaubten.⁵ Dank der inzwischen 20 Integrationsbahnhöfe kann der Fahrgast mit einem einzigen Ticket und nach höchstens

³ Secretaria 1995.

⁴ Frey 1995: 6.

⁵ Vgl. zum heutigen Stand den Überblick auf Tabelle 1 und Abbildung 1.

viermaligem Umsteigen jeden Punkt des 761 km langen Netzes erreichen. Damit sind heute rund 80% der Stadtfläche abgedeckt (eine 100%ige Deckung ist bis zum Jahr 1998 mit einer Investition von 80,6 Millionen US-Dollar geplant). Als Ende der 80er Jahre dieses Busintegrationsmodell offensichtlich nicht mehr ausreichte, um den Bedarf zu decken, richtete man die sogenannten «Direktlinien» für längere Strecken und mit weniger Haltestellen ein, die mit besonderen Einsteigevorrichtungen (den «Tubenstationen») versehen wurden – und als solche für die Weltberühmtheit dieses kostengünstigen Systems sorgten. Tubenartige Stationen ermöglichen das Lösen des Fahrscheines vor Betreten des Busses (vgl. Abbildung 2), wobei der Zeitbedarf für den Einstieg auf ein Viertel der bei normalen Bussen benötigten Zeit reduziert wird. Zusammen mit der Benutzung von exklusiven Busspuren soll dadurch die durchschnittliche Fahrgeschwindigkeit auf 32 km/h verdoppelt werden.⁶ 120 «Tubenstationen» stehen inzwischen hierfür zur Verfügung. Von den 791 km des Integrierten Netzes werden 250 km von diesen Schnellbussen, 300 km von den Zubringerbussen, 185 km von den Verbindungsbussen und 56 km von den Expreßbussen der Exklusivlinien auf den drei «Strukturachsen» bedient. 1995 wurde mit der Ablösung der 138 Expreßbusse durch 66 Doppelgelenkbusse ein weiterer Schritt zur Entlastung der Umwelt getan: mit einer Förderkapazität von je 270 Fahrgästen vermögen diese neuen Expreßbusse mit weniger Verschmutzung mehr Fahrgäste zu befördern. Auch diese Expreßbusse werden durch Tubenstationen (Gesamtzahl hierfür: 58) unterstützt.⁷ Obwohl in der Effizienz durchaus mit einer U-Bahn vergleichbar (für eine Strecke von 20 km werden lediglich 53 Minuten gebraucht), ist insbesondere das «ligeirinho»-Netz erheblich billiger als eine U-Bahn: Die Anlage- und Betriebskosten betragen rund ein Zwanzigstel der entsprechenden U-Bahnkosten.

⁶ *Gazeta Mercantil* 1993: 2.

⁷ *Gazeta do Povo* 1995: 4, 13.

Die Akzeptanz dieses öffentlichen Nahverkehrs ist so groß, daß 75 % der Stadtbevölkerung lieber mit öffentlichen Verkehrsmitteln als mit privaten fahren (Rio de Janeiro: 57 %, São Paulo: 45 %) – obwohl der Bustarif zu den teuersten Brasiliens zählt. Damit werden Zuschüsse vom Stadthaushalt überflüssig – im Gegensatz etwa zu São Paulo, wo das Nahverkehrssystem mit täglich einer Million US-Dollar bezuschußt werden muß. Der damalige Oberbürgermeister Jaime Lerner erklärte, er könnte «den geringsten Bustarif Brasiliens einführen; doch die Stadt zieht es vor, woanders zu investieren und das Verkehrssystem sich selbst zahlen zu lassen. Die Menschen sind es zufrieden».⁸

In der Tat: 28 % der rund 500 000 privaten PKWs der Stadt bleiben werktags unbenutzt. Damit werden 25 % weniger Kraftstoff verbraucht als in vergleichbaren Großstädten wie Recife und Belo Horizonte. Die erwähnte Kraftstoffeinsparung von 25 % brachte dem damaligen Bürgermeister Lerner 1991 in seiner dritten Amtszeit den Preis des Washingtoner Internationalen Instituts für Energieeinsparung ein.

Auch bei der Ausweitung des Schnellbusnetzes will die Stadtverwaltung den Staatsanteil möglichst gering halten: An dem bis 1998 geplanten Ausbau der 41,7 km langen Nord-Süd-Achse und der 37,4 km langen Ost-West-Achse soll sich die Gemeinde mit 35,2 Millionen US-Dollar, der Privatsektor aber mit 45,4 Millionen US-Dollar beteiligen. Das Verkehrsnetz wird in Form von Konzessionen vom Privatsektor betrieben.

Das Müllsortier- und -sammelsystem

Auch für das Müllverwertungssystem erhielt der Bürgermeister eine internationale Anerkennung, nämlich den Umweltpreis 1990 der Vereinten Nationen. Dank diesem Müllsortier- und -verwertungssystem sehen heute Curitiba's Elends-

⁸ Gomes / Silva 1993: 71.

siedlungen anders als die üblichen der sonstigen Großstädte Brasiliens aus: Die Straßen sind beleuchtet und sauber, die Slumbevölkerung macht beim Sammelsystem aktiv mit. Gegen Abgabe von wiederverwertbarem Müll erhält der Sammler einen Gutschein zur Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel oder zum Bezug von Schulmaterial, von Gemüse oder Lebensmitteln. Zwanzigtausend Familien der ärmeren Stadtviertel beteiligen sich an dieser sogenannten «Aktion Grüntausch». Bereits 95 % des Mülls von Curitiba wurden 1993 auf diese Weise sortiert. Zum Vergleich: In Montreal wurde damals lediglich ein Anteil von 10 % des Hausmülls sortiert. Auf diese Weise werden in Curitiba monatlich 750 Tonnen wiederverwertbaren Materials an die lokale Industrie verkauft.

Der Stadtentwicklungsplan

Dem Stadtentwicklungsplan verdankt Curitiba den Umstand, daß die Verdreifachung seiner Bevölkerung in zwei Jahrzehnten nicht zur Verschärfung sozialer und ökologischer Probleme, sondern eher zu deren Linderung geführt hat. Denn statt – wie zur Zeit der ersten Administration Lerner im Jahre 1971 üblich – auf pharaonische Bauwerke wie Brücken, Straßen, U-Bahnen und Wasserbauten zu setzen, ließ sich der vom Militär eingesetzte Bürgermeister, von Beruf Architekt, durch ein Konzept einfacher Lösungen leiten: Er verbannte die Autos aus der Stadtmitte und führte Fußgängerzonen ein, schuf Busspuren, ließ die Straßen begrünen, legte in der ganzen Stadt zahlreiche Grünparks an und profilierte sich vor allem als Antithese zum Stadtentwicklungsplan Brasílias: Statt die Stadtviertel nach Funktionen aufzuteilen (Regierungsviertel, Botschaftsviertel, Bankviertel, Handelsviertel, Wohnviertel) setzte er auf die bunte Mischung von Funktionen und Stilen, Kulturen und Ethnien.

Im Einklang mit diesem Mischungskonzept verabscheute Lerner die Aufstellung von gleichförmigen, eintönigen Betonklötzen im Stadtkern und ließ stattdessen kleinere Wohnein-

heiten errichten, bei denen die zugehörigen Häuser durchaus unterschiedlich sein dürfen. Auf die Mischung von Funktionen wurde vor allem bei der Gestaltung des historischen Stadtzentums geachtet. Statt dieses für die Ansiedlung von Bank-, Versicherungs- und Holdingsbüros vorzubehalten, die nach Feierabend gewöhnlich eine öde Innenstadt hinterlassen, wurde hier die Einrichtung von Imbißbuden, Restaurants, Büchereien, Theater, Kinos und Wohngebäuden gefördert. Zum Anziehungs- und Treffpunkt in der Stadtmitte haben sich mittlerweile die «24-Stunden-Straße», in der eine 120 m lange Galerie 34 Läden unter einem Glasdach beherbergt, sowie die Fußgängerzone und der historische «Platz der Ordnung» entwickelt.

Gegen verkommene Stadtzentren wurde hier ein Konzept gefunden, nach dem Metropolen wie São Paulo immer noch auf der Suche sind. 1993 wurde zum 300jährigen Jubiläum der Stadt ein regelrechtes Feuerwerk an bunten, multikulturellen Festen und Veranstaltungen in zum Teil eigens errichteten einfachen Draht- und Eisenbauten gestartet, darunter in der «Draht-Stadtoper» (*Ópera de Arame*), deren Grundriß Lerner selbst in Anwesenheit der ihn darum ersuchenden Künstlerdelegation zeichnete.

Heute verfügt die Stadt Curitiba über 1 700 Hektar an Parkanlagen (vgl. Tabelle 2), das entspricht einem Anteil von 4 % an der 430 km² großen Stadtfläche. Die Parks entstanden als Ergebnis der Suche nach einfachen Lösungen für ein gravierendes Problem in einer vom Regen überreichlich gesegneten Stadt: Statt wie üblich Flüsse einzudeichen oder Flußbetten zu vertiefen und zu kanalisieren, legte die Stadt zahlreiche Seen an. Von weiten Parks umgeben, erfüllen sie seitdem eine regulierende Funktion bei dem unvermeidlich auftretenden Hochwasser: Die Überschwemmungen beschränken sich zumeist auf die umgebenden freien Flächen und lassen Häuser sowie Straßen unberührt. Der für Anlage und Betrieb dieser Parks zuständige Ingenieur Nicolaus Klüpel geht dabei von dem Recht jeden Flußes aus, «voll zu laufen». Diese

Einstellung brachte ihm prompt den Kosenamen «Nicolago» (*lago* = See).

Kein Wunder, wenn Curitiba unter diesen Umständen mit jährlich zehn Mordfällen auf 100 000 Einwohner weit unterhalb der Kriminalitätsraten von Los Angeles, São Paulo und Rio de Janeiro liegt. Die Werte für Umweltverschmutzung sind halb so hoch wie die von São Paulo und geringer als die von Porto Alegre, in Rio Grande do Sul. Die Grünfläche entspricht mit 54 m² je Einwohner dem dreizehnfachen Wert der Grünfläche von São Paulo und dem zehnfachen der von Belo Horizonte.

Kein Wunder auch, wenn Curitiba einen guten Ruf in ganz Brasilien genießt; einer repräsentativen Meinungsumfrage in Rio de Janeiro, São Paulo und Bauru (Hinterland von São Paulo) zufolge haben 91 % der Befragten «von Curitiba gut sprechen hören» und 70 % glauben gar, daß die dortigen Lebensverhältnisse besser als die in ihren eigenen Städten sind. Daß die Stadt nicht mehr wie ein Magnet auf von der Agrarmodernisierung betroffene, landlos gewordene Kleinbauern wirkt, liegt zum einen daran, daß inzwischen in ganz Paraná eine ganze Kette prosperierender Mittelstädte im Binnenland des Bundesstaates entstanden, die die Funktion eines Auffangbeckens wahrnehmen, zum Teil aber auch daran, daß es sich inzwischen herumgesprochen hat, Curitiba böte keine Arbeitsplätze mehr für unqualifizierte Berufe, etwa im Bausektor, sondern nur noch für besser ausgebildete Verwaltungsberufe und Freiberufler der gehobenen Schicht.

Auch ist es kein Wunder, daß sich der Curitibaner mit seiner Stadt in hohem Maß identifiziert – eine lokale Identifikation, die von der Stadtverwaltung bewußt gefördert und politisch genutzt wurde.⁹

Aufgrund dieser Erfolge und nicht zuletzt auch dank seinem geschickten politischen Marketing schaffte der zweifache Oberbürgermeister – der 1988 in allerletzter Minute für seine Partei, die Demokratische Arbeits-Partei PDT, in den

⁹ Frey 1995: 16-17.

Wahlkampf zog und daher nur noch zwölf Tage für die Mobilisierung seiner Wähler zur Verfügung hatte – es auf Anhieb, zum dritten Mal die Direktwahlen zum Oberbürgermeisteramt zu gewinnen.

Grundsätzlich kann man an diesem Modell die unbefriedigende Einbeziehung der betroffenen Bevölkerung und ihrer Organisationen in die politische Planungs- und Entscheidungspraxis bemängeln. Für die Feststellung der Prioritäten zeichnete vielmehr der technische Beraterstab – und hier insbesondere das *Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba IPPUC* – verantwortlich,¹⁰ wobei auf die bemerkenswerte institutionelle Kontinuität hingewiesen werden muß, die über mehrere Amtsperioden eine landesweit überdurchschnittliche Konsistenz aufwies. Für eine effektive politische Partizipation der betroffenen Bevölkerung gibt es durchaus Modellstädte, wie beispielsweise die Stadt Santos, im Bundesstaat São Paulo, während der Administration von Telma de Souza von der Arbeiterpartei PT (1988-1992); doch diese haben nicht annähernd die Berühmtheit des eher sozial-technokratischen Modells Curitiba erlangt.

Literaturliste

Frey, Klaus (1995): «Crise do Estado e gestão municipal: as experiências de Santos e Curitiba», unveröffentlichtes Manuskript.

Gazeta do Povo, 20. August 1995 (Curitiba), S. 4 und 13.

Gazeta Mercantil, 29. Juni 1993 (São Paulo) («Relatório Curitiba»).

Gomes, Laurentino / Silva, Marleth (1993): «A capital de um país viável», in: *Veja*, 31. 3. 1993 (São Paulo), S. 68-75.

Prefeitura da Cidade de Curitiba / Department of Industry, Commerce and Tourism (1995): *Social and Economic Indicators 1995*, Curitiba.

¹⁰ Frey 1995: 4.

Rabinovitch, Jonas (1996): «Uma hierarquização da rede viária: administração do transporte público em Curitiba, Brasil», in: *Desarrollo y Cooperación* 3 (Berlin), S. 17-20.

Rabinovitch, Jonas / Leitman, Josef (1996): «Stadtplanung in Curitiba», in: *Spektrum der Wissenschaft* 5 (Mai), S. 68-75.

Secretaria Municipal da Indústria, Comércio e Turismo 1995: «Curitiba: Development with Quality of Life», Curitiba.

Anhang

Tabelle 1: Curitiba: das städtische Bussystem 1992

Buslinie	Anzahl der Linien	Anzahl der Busse	Fahrgäste pro Tag	Zahlende Fahrgäste pro Tag
Kreis-Linien um das Stadtzentrum	2	11	5097	5097
Herkömmliche Buslinien	92	452	372473	372473
Zubringerlinien	110	317	370734	200397
Stadttrandlinien	7	124	261935	97013
Expreßlinien	12	73	111010	85991
Schnellbuslinien	16	132	164465	65786
Expreßgelenkbuslinien	8	108	316282	237418
Expreßdoppelgelenkbuslinien	2	31	82500	55149
Insgesamt	249	1248	1683496	1099324
Quelle: Stadtbusunternehmen URBS, in: <i>Gazeta Mercantil</i> , 29. Juni 1993, «Relatório Curitiba», S. 2.				

Abbildung 1:
Das integrierte Busliniennetz in Curitiba (1992):
**Umsteigebahnhöfe, Stadtrandviertelverbindungs-
linien, Expresslinien**

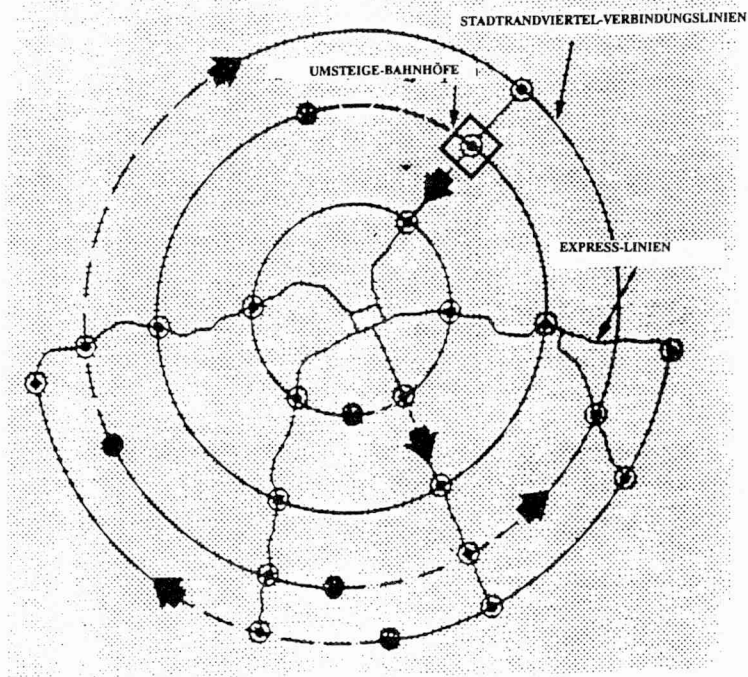


Abbildung 2:
«Tubenartige» Busstationen in Curitiba (1992)

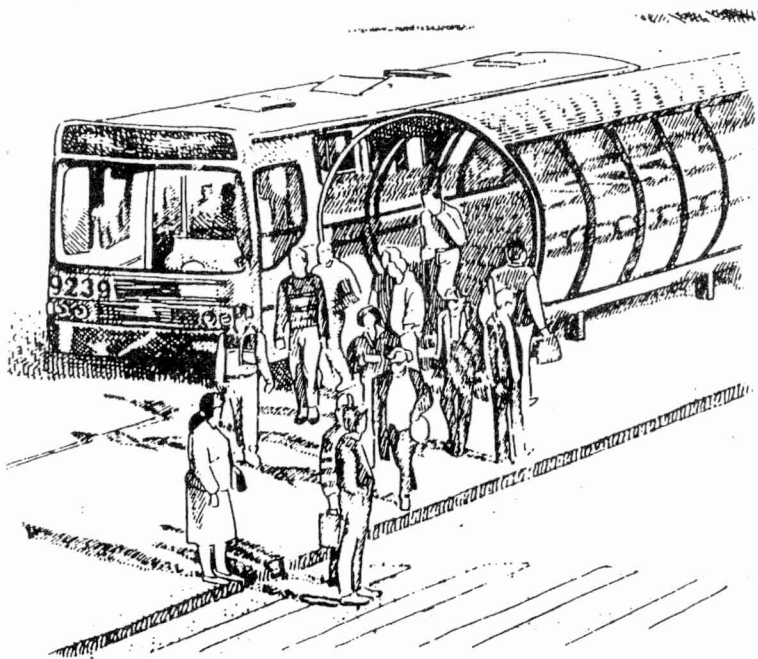


Tabelle 2:
Curitibas Parks und Stadtwälder (1886-1991)

Park Stadtwald	Seit	Fläche (m ²)	Wichtigste Sehenswürdigkeiten
Passeio Público	1886	69 285	See, Boote, Zoo, Restaurant
Barreirinha	1959	275 380	Seen, Grillplätze, Gemüsegarten, Bibliothek
Barigui	1972	1 400 000	See, Messchalle, Jogging-Bahnen, Automuseum, Restaurant, Kunsttore
São Lourenço	1972	203 918	See, Zentrum für kreatives Werken, Laufbahnen
Iguaçu	1979	8 264 316	Zoo, Aussichtsturm, Imbißbude, Ankerplatz, Fußball-, Baseball-, Rugbyplatz, Rudern, Seestrand, Bootfahrten
Iberê de Matos	1988	152 000	See, Volley- und Fußballplatz, Grillplätze
Pedreiras	1989	108 000	«Ópera de Arame» («Draht-Stadtooper», Theater), Kulturraum für 50 000 Personen, See
Passaúna	1991	6 500 000	Rückhalte-See, Angeln, Aussichtsturm
Jardim Botânico	1991	177 797	«Palácio de Cristal» («Kristallpalast», Gewächshaus), französischer Garten, Botanischer Garten
Boa Vista	1974	11 682	Wald mit Grillplätzen
João Paulo II	1980	46 337	Wald, Polen-Denkmal, Krippe
Capão da Imbuia	1959	19 000	Urwald, Museum mit ausgestopften Tieren
Reinhard Maack	1989	78 000	Umwelterziehung, Wanderwege, Vögel
Gutierrez	1989	18 000	Quelle, Umwelt-Universität, Aussichtsturm, Wasserfall
Pia Ambiental	1991	/	Erster von insgesamt vier geplanten Umweltparks in Tallagen zur Umwelterziehung für Kinder und Erwachsene (Einpflanzen, Aussaat usw.)
Insgesamt		17 321 715	
Quelle: Stadtbusunternehmen URBS, in: <i>Gazeta Mercantil</i> , 29. Juni 1993, «Relatório Curitiba», S. 4.			